



TITLE:

# イギリス海運政策の弾力性 - イギリス海運政策史序説 -

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

---

CITATION:

佐波, 宣平. イギリス海運政策の弾力性 - イギリス海運政策史序説 -. 経済論叢 1944, 58(1-2): 309-326

ISSUE DATE:

1944-02

URL:

<https://doi.org/10.14989/132058>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

# 經濟論叢

號二・一第 卷八十五第

---

高田博士還曆記念論文集

---

行發月二年九十和昭

# イギリス海運政策の弾力性

— イギリス海運政策史序説 —

佐 波 宣 平

## 一 序 言

謂はゆる國民經濟の典型的發展がイギリスに於いて見られる如く、海運または海運政策もイギリスに於いて典型的發展を見ることが出来る。このことは、近代國民經濟の國際分業または外國貿易への依存性、更に外國貿易の海運への依存性、更にまた海運の海運政策への依存性を考へれば、容易に辿り得る關聯である。

ところで、この場合、何をもつて海運政策の典型的發展といふか。固より論者に依つて諸説はあらうが、海運をして內國貿易幫助手段から對外貿易幫助手段へ、更にそれから國際的（第三國間）貿易幫助手段へ發展せしめる政策の發展をその典型的なものの一應考へることが出来る。併し、この考へ方は、言ふまでもなく、海運を國民經濟の一部門または貿易幫助の手段と見て海運政策を經濟的に規定しようとするものである。ところが、海運または海運政策にかうした單なる經濟的または國民經濟的規定を充てがひ得るや否や大に問題である。既に海運政策の主體たる國家が單なる經濟單位でないこと今更説くを要しないが、國民經濟一般にあつても經濟的に規定すべく餘りにも經濟外的要因の力が大きい。海運政策は軍事・政治・外交・植民・等々の政策と密接不可分と言ふよりも寧ろこれらと互ひに補ひ合ふ關係にある。従つて、海運政策をば單に貿易幫助の手段と見てその發展を段

階づける仕方よりも、その有つより具體的含蓄的な意味、殊にその主體性を積極的に表象する仕方を考へなくてはならぬ。私はこの仕方の一つとして、海運政策の場所または作用領域について考へ、これを「海」の發展に於いて考へる。この仕方はより現實的であり、現在我々の眼前に横つてゐる問題を究明するにより適切であると思ふ。かくて、私はさきに舉げた三つの發展段階の代りに「海」の發展段階として、「海峡」の段階・「外洋」の段階・「七洋」の段階をイギリス海運政策の發展に於いて考へたい。

ところが、イギリス海運政策の發展といふ場合、一般に聯想されるのは自然的成長である。典型的發展は自然的成長の同義語でもある。併し、發展一般はその最も正常な場合に於いてさへ、危機をそのうちに含むものである。「自然的成長」といふ言葉自體既に問題であつて、イギリス海運政策と雖も決して平穩至極の経過をとるものではない。段階またはエポックは正に「停止」「斷絶」であり、斷絶は當然に危機をそのうちに含む。段階またはエポックはそれ自體特徴的在り方であることに於いて危機を含み、危機を含むことに於いて發展を進めるものである。

## 二 「海峡」とそれに於ける危機

イギリスで「海峡」といふ場合、言ふまでもなく、英蘭海峡を指す。併し、イギリスでは英蘭海峡が問題になる以前に既に問題になつた海がある。北歐のシーフォークが渡つて來た北海がそれである。由來、海賊文化と謂はれるイギリスの文化はその源流を遠く北歐の慍慍な海洋民族に發する。彼等が古代のイギリス沿岸を襲ひ、ブリトン人に彼等の冒險的な血を植へつけたときから、イギリスの海賊文化は始まる。けれども、古代から中世就中

ノルマン<sup>ノルマン</sup>征服になると、問題の中心は北海から英蘭海峡に移る。ノルマンが文字通りの北方からでなく、彼等が一度移住した北フランスのノルマンディーからより強力な集團として英蘭海峡を越えてイギリスを征服すると、イギリスとフランスとの間には領土的血縁的關係と同時に戦争關係が成立した。血で血を洗ふ闘争が殆んど持續的に展開された。ノルマン王系のどの王も殆んど例外なくフランスと戦を交へた。そして、ノルマン王朝が絶えてブランタジネット王朝になると、この紛糾はより複雑且つ持續的になる。フランスから迎えられたブランタジネット王朝初代の國王ヘンリー二世が持參金的にイギリスにもたらしたフランス北西地方の領有權を巡つて、その後のイギリスは全くヨーロッパ大陸關係に奔命を疲らしたのである。

中世のイギリスはかうした面倒な對フランス關係に煩はされ續けたが、それは二重の意味でイギリス海運の發展を拘束した。フランスとの持續的戦争のために軍用金の出所を外國商人（ハンザ同盟商人・イタリア商人等）に求めざるを得なかつたイギリスは外國貿易權を全く彼等に呈上し、この結果、イギリスの海上商業的發展を永く阻止することゝなつた。フランスとの戦争のためには海戦に備へて強力な艦隊を保有しなくてはならなかつたが艦隊を構成すべきイギリス商船はイギリスを環る沿海の海上航行權をハンザ同盟船やイタリア商船に奪はれて仲ぶべき機會を喪つた。

だが、これにも決して決定的にイギリス商船の發展を妨害したのはヨーロッパ大陸に於ける所領地であつた。イギリスはこの所領地のために英蘭海峡が本來有つ意味の重大性を見喪つたのである。英蘭海峡をば對岸の所領地への通路とのみ考へ、イギリスを廣く一般に外國に對立せしめる海——對立を通して發展の契機を含む海——とは考へなかつたのである。實に、この大陸所領地はステープル商人や冒險商人の出て來た後までもイギリスを

永く拘束した麻痺劑であつた。

「海運政策は近世から出た。」色々な意味からかう言ふことが出来るが、とり分けて重要なことはその政策主體が近世に初めて確立したことであらねばならぬ。封建諸侯の群立してゐた中世にあつては、問題は常に國內にあつた。従つて、國內割據地相互間を接觸する道路や河川は重要な問題となつたが、國と國とを隔離し對立せしめる海洋は一般に問題とならなかつた。ところが、何等かの關係から國內封建諸侯の對立が清算せられ絶對王制的なものがそこに確立して來ると、政策の主體は初めて客觀的な組織と體系とを有する國家となり、一つの國家は他の國家に對立し政策することになる。一般に國家と國家とを隔離し對立させる海洋はこゝに於いて極めて重要性を有して來る。我々はかうした意味から薔薇戰爭を経てイギリスで名實共に專制政治を創建したヘンリー七世に始まるチュウドル王朝の海運政策をもつて文字通り「海運政策」と考へることが出来る。ヘンリー七世治世第一年の航海條例が劃期的な外國船排除政策に立つてゐたことは記憶すべきことであらねばならぬ。「ヘンリー七世はヨーロッパの一般政治に重要な役割を占めたイギリスに於ける最初の國王であつた。」彼に依つてチュウドル・ナショナルリズムの礎石は確固として築かれた。

チュウドル王朝をより鞏固な國家主義に驅り立てた國王としては、なほ、ヘンリー八世とエリザベスとがあつた。ヘンリー八世は人も知る不法の結婚をローマ法王に拒否されて却つてイギリス教會を法王の羈絆から離脱せしめ、世俗的政治だけでなく宗教的政治の獨立をも獲得した國王であるが、彼は父ヘンリー七世の遺した航海條例體制を一層強化し嚴重なものにした。チュウドル王朝の最後に位するエリザベスの治世が如何に華やかな海外發展を示したかは、こゝに詳説するを要しない。だが、單なる偶然の大暴風がスペインの無敵艦隊を滅亡に導い

たのでもなければ、單なる海賊的粗暴がケーデイス港で「スペイン王の髻を焼いた」でもない。食膳から死人の遺骸に至るまで國民の生活を統制しなくては熾まなかつた強權的な多數の航海條例から成るエリザベスの海運政策體系が當時の世界で最も強國といはれたスペインを仆しその海上支配權を奪つたのである。かくて、エリザベスのイギリスは遂に世界のイギリスとなることが出來た。

だが、エリザベス朝の海運政策について特に想ひを深く致さなくてはならぬのは、イギリスが二世紀以上に互る開港場カレーを喪失したその年にエリザベスが登位したことである。前任者メアリーがスペインから迎えた夫フリップの愛を取戻さんがために起した對フランス戦争がカレーを喪失したのであると言つてしまへばそれまでであるが、エリザベス朝にとつてカレーの喪失は、實に、それまでの數世紀に及ぶ大陸所領地の完全な喪失従つて、イギリスを文字通りの一島國へ還元せしめたのであり、それまでのイギリスが永く煩はされてゐたヨーロッパ大陸との惡因縁はこれに依つて跡を斷つことになつたのである。ところで、イギリスとして、これは却つて自らの在り方を自覺し外國との關係を見直す重大な契機であつた。即ち、對岸カレーの喪失は、イギリスをして、英蘭海峡をこれまでの内海的海峡的な意味に於いてでなく、それこそ、外國へ通ずる海洋として——外國との對立のうちに嚴に横はる「外洋」として——意識せしめることになつたのである。

かくて、その後のイギリスは狹苦しい「海峡」を後にして遠く大西洋を超えてアメリカの新天地に探險隊を派遣し、進んでスペインの貿易船隊と洋上に闘ふことゝなつた。また、それまでのイギリス貿易體制たるステープル・システムはより廣い領域を有つより冒險的な貿易商社の體制にまで發展することが出來た。その最も著名なものが東印度會社であること、言ふを俟たない。要するに、カレーを喪失してヨーロッパ大陸との關係を一應絶

つたことに依つて、イギリスはヨーロッパ外的國家——従つて世界的帝國——として發展することになった。ヨーロッパ諸國と事を構へるにしても、これまでの如く英蘭海峡を中にしてではなく、「外洋」を超えて (beyond the line) 世界の各植民地に於いて角逐し、そして、制覇した。

とは言へ、イギリスをして「海峡」から「外洋」へ發展せしめたものは單にカレーの喪失だけではない。「外洋」を自らの棲家とするまでには、イギリスはより大きな犠牲を拂はなくてはならなかつた。この犠牲を強要したのは周知の如く先づオランダであつた。貿易業・金融業・海運業・漁業・等々、そのいづれに於いても、當時のオランダは斷然イギリスを引離してゐた。南歐の明るいヒュウマニズムの流れを汲んで早くから海南都市國家といふ小單位の活動し易い體制をとつてゐたオランダに比べて、久しくマナフ制の下に停滯的農業國家としてあつたイギリスは商業一般に於いて著しい立後れを示してゐた。オランダを超えるための政策の書として「政治算術」を書いたウキリヤム・ペッティーの海運政策も實はすべてオランダに範をとりオランダを模倣しなくてはならなかつた。併し、中世の停滯のために立後れたイギリスが中世の停滯を知らないオランダを超えるときが來た。中世の封建時代を経て近代國家として纏ることの出來たイギリスにして、始めて、その日暮しの安易な「潤澤の思想」の代りに突つめた嚴な「力の思想」を身につけることが出來た。單なる個々の商人的利益のためにでなく國民經濟全體のために貿易收支の改善を考へることが出來た。(前記ペッティーの「政治算術」のほか、トーマス・マンの「外國貿易に依るイギリスの財寶」、チャイルドの「貿易論」、ウオーター・ローリーの「貿易賦自書」等々を想へ) また、隨分後れて興つた毛織物工業も——オランダとは異つて——イギリスを次第に産業資本的發展に向はしめた。

近代國家イギリスは、外國貿易收支のため産業資本的發展のため、植民地とそして植民地と本國とを結ぶ「外



「洋」の航權とをその掌中に收めなくてはならなかつた。これが先進國オランダとの間の鬭争に導いたこと蓋し當然であり、また、この鬭争をもたらした直接の動因がクロムエルの航海條例であつたこと、言ふまでもない。従つてクロムエル及び彼につづく一聯の航海條例は決して優越的條件に於いてオランダに對して發せられたものではない。寧ろ、有らゆる點でオランダより著しく不利な立場に於いて敢へて發令されたものである。これは、これら一聯の航海條例が必ずしも豫期通りの經濟效果をもたらさなかつた事情と、なほ、同條例がその後頻繁に改正されなければならなかつた事情とに依つて明白である。だが、それにも拘らず、これらの航海條例はチャイルドやアダム・スミスに依つて「イギリスのそれまでのどの法律よりも賢明且つ周到な法律である」との實證を受けることが出來た。これは、正に、航海條例一般が本來單なる經濟政策以上のものであり、「單なる潤澤よりも國防が遙に重要である」ことを告げると共に、劃期的な發展は實に危機に於いてこそ成し遂げられるものなることを我々に告げるものである。

### 三 「外洋」とそれに於ける危機

クロムエルにつづく一聯の航海條例はエリザベス朝に始まる「外洋」への志向を最も具體的な形式に於いて示した發展であつた。併し、發展は飛躍と相違する。發展は或る意味で連續である。事實、イギリス海運政策史上極めて劃期的なクロムエル航海條例もそれが既に止揚した筈の「海峡」思想の連續であつたと言へる。クロムエル航海條例の主張した「植民地貨物のイギリス本國への限定」は實は古くからのステープル・システムの思想であつた。羊毛貿易のカレーへの限定はステープル商人にとつて利益の擅有、國王にとつて關稅收入擡集めの利便を意

味したが、この様式と利益とは今や航海條例を通して貿易獨占會社と王室との利益のために「外洋」に於いて行はれたのである。「海峡」と「外洋」、ヨーロッパ大陸所領地カレーとヨーロッパ外的植民地との相違あるのみである。勿論、政策の内容は、この間、内陸的消極的志向から對外的積極的志向へ、中世的體制から近代體制へと著しい發展を見せてはゐる。併し、根本思想——少くとも形式——に於いては、クロムエルにつづく航海條例はスチーブル・システムの連續以外の何物でもなかつた。従つて、そこには、なほ、止揚さるべくして止揚し切らぬ問題を含んでゐた。

「植民地は、所詮、熟すればひとりでに樹木を離れる果實でしかない。」従つて、植民地問題は或る意味で單に時間の問題なのであつたが、この「時間」をより速めたものは外ならぬ航海條例であつた。即ち、植民地を本國に限定し本國と植民地との關係を密接にすることを本來の使命とした航海條例が植民地を本國から獨立させたのであつた。皮肉と言へば皮肉であるが、物事はとかく反對の結果に導くものである。これがアメリカをイギリスから獨立させた経緯であること、詳述の必要を有たぬ。アメリカの獨立直前に制定された砂糖條例・印紙條例・茶條例、等々はすべて航海條例の異つた表現に過ぎない。

近世のイギリスが建設した大植民地としては、アメリカのほかに東印度があつた。周知のやうに、航海條例の當面の對象はアメリカ植民地であつたが、勿論、東印度もその算用に含められてゐた。もともと自分の社會を白眼視して飛出した清教徒的カルヴィニズム的精神に生きるアメリカ植民地住民と數千年以來の停滯的身分階級的社會に埋没して自分を見失つてゐる東印度住民との相違が單に航海條例の適用を異ならしめたに過ぎなかつた。従つて、アメリカ植民地がイギリス帝國から脫落したあとも、東印度に對してはそのまゝ航海條例的仕方を強制

1) Harper, L. A., The English Navigation Laws, New York 1939. p. 239 ff.

して東印度を本國に拘束することが出来た。併し、その後の時の経過は産業革命の完成と産業資本生産様式の成熟とを見るに及び、東印度問題も從來通りの航海條例的仕方では解決出来なくなつた。重商主義政策が原則とした「植民地貿易の本國への限定」は今や本國の産業資本的發展にとつて耐えられない桎梏となつた。かくて、アメリカ合衆國の獨立以來六十年を経て、イギリスは東印度會社の貿易獨占權を取消し、更に穀物條例の撤廢後に於いて第十九世紀の中葉に二百年以上の特異の歴史を有する航海條例を完全に廢棄したのである。

前世紀中葉に於けるイギリス航海條例の廢棄はイギリス産業資本主義の發展と共に當然脫落すべくして脱落した舊殻であつた。この意味に於いて、それは極く自然の經過にすぎなかつた。一般にイギリス航海條例の歴史的意義はこのやうに解せられてゐる。正にこの通りである。併し乍ら、海運政策に關する限り、これでもつて必ずしも全部を盡したものだとは言ひ得ない。

航海條例が一國の産業資本制一般の發展にとつて拘束であると云ふこと自體必ずしも直ちにその國のその時の海運體制が航海條例を必要としない状態にあることを意味しない。産業資本體制と海運業體制との發展段階の相違、問題は正にここにあると言はなければならぬ。いま、これを當時のイギリスについて見るに、成る程イギリスの海運業はオランダのそれを打倒して以來世界に優位を占めることが出来た。船舶の隻數に於いて運航航域に於いて、全く他國の追従を許さなかつた。併し、注意すべきことには、この優位の一半はアメリカ植民地から來てゐた。元來、イギリスの航海條例が特にアメリカ植民地を當面の對象として重要視したのは、一つには海運業の獨立・造船業の自主のためであつた。これより先、北歐諸國やオランダとの敵對關係から船用資材をこれらの地方より輸入出来なくなつたイギリスは、國防上經濟上どうしてもこれが原産地を他に求めねばならなかつた。

クロムエルの航海條例は、一つには、これをアメリカ植民地に求めるために制定されたのである。従つて、アメリカに植民地を建設してこれに全く帝國主義的生産方式を強要した場合にも、イギリスが特に重視したのは造船業であつて、有らゆる強制と助成とに依つてこれが發達に努め、この新植民地をしてイギリス商船の多數を建造せしめるように仕立てたのである。そこで、アメリカ獨立宣言の年である一七七六年に於いて、ニューイングランドだけでイギリス航洋船の三分の一を供給し得るやうになつた<sup>1)</sup>。しかも、その建造船はより良質でより低廉であつた。ところが、今や、このアメリカがイギリスから獨立し、これまでとは反對に、イギリス海運を相手に立ち向つて來たのである。これは勿論、イギリス海運を大きな混亂に導かずには置かなかつた。

イギリス海運のハンディキャップは造船業地としてのアメリカを喪失したことにとどまらなかつた。造船よりもより重要である運航（従つて、固有の海運）に於いても、イギリスは決して有利な條件にあつたと言へなかつた。成る程、船舶の隻數と運航航域とに於いては、從來の勢力の情性から他の國々を抜くことが出來たが、船舶の性能と運航體制と船員の航海精神とに於いて、當時のアメリカ合衆國を超えるものがあつたかどうか、問題である。航海條例の庇蔭の下に永い間怡眠を貪つて「外洋」の嚴肅性を見喪つてゐたイギリス商船にとつて、大西洋の彼方に新天地を建設した青年アメリカ人の敢闘精神が燥縦する商船隊は潑刺といふよりも寧ろ無謀にさへ見られた。かくて、アメリカの獨立以後出て來たクリップパア船は第十九世紀三十年代から南北戦争へかけて正にアメリカ海運の黄金時代をもたらし、イギリス商船の數々をしてその後塵を拜せしめたのである。中世を知らぬオランダの商船を仆した後にイギリス海運が敵としなければならなかつたのは、或る意味でまた中世を有たぬ清新なアメリカの商船であつた。

1) Paine, Ralph D., The Old Merchant Marine, 1919, p. 47.

要するに、海運に關する限り、イギリスは絶對的優位に於いて前世紀中葉に航海條例を廢棄したのではなかつた。寧ろ、イギリス海運の危機に於いて、この歴史的轉換を敢へてしたのであつた。確にかう言ふことが出来る。これはイギリス海運政策史の考察に於いて特に我々の注意を必要とする點である。併し、勝敗は必ずしも出盡してゐる條件に依つて定まるものではない。危機に際してたちろかず、危機を危機として正面から悲愴にこれと取組むところに、理論を超えた發展が出て來るのである。イギリスが航海條例を廢棄した場合も或る意味でさうであつた。確に航海條例の直後にはイギリス船主たちが懼れたやうな不吉が襲つて來たのであるけれども、暫くすると、情勢は好轉した。木造船時代から鐵鋼船時代への推移が進むにつれて、アメリカのクリップア船黄金時代は去り、南北戦争に入ると、アメリカ海運の凋落は決定的なものとなつた。

#### 四 「七洋」とそれに於ける危機

航海條例の廢棄は或る意味でイギリス海運政策の對象を特定の「外洋」から一般的萬民的な「七洋」に發展せしめたと云ふことが出来る。航海條例は特定植民地と本國との間の貿易をイギリス諸港に限定しその間の航路をイギリス船に限定する仕方であつた。従つて、これは當然にイギリス船を外國船よりも特典づけ優先づける謂はゆる帝國優先の方式であつた。では、航海條例が廢棄された後はどうかと言ふに、これらの特權は航海條例と運命を共にし、第十九世紀中葉以後のイギリス商船には見られなくなつた。併し、イギリス商船の活動は寧ろこれがためにより自由より廣汎より國際的になつた。イギリス商船の活動領域は今や特定の「外洋」から不特定の「七洋」に擴大された。この意味に於いて、航海條例の撤廢はイギリスにとつてはマイナスのプラス、否定の肯定であつ

たとも言ひ得る。

航海條例廢棄後のイギリスは久しく海運政策なき時代を遂つた。第一次世界大戦に入るまでのイギリスは海運立法らしいものとは殆んどこれを制定しなかつた。ブリムゾルの滿載吃水線法を始めとする數個の船員關係の社會立法の制定を見たに過ぎない。この當時のイギリスが定めた唯一の海運補助金制度として一九〇三年キヌウナード社との間に締結した優秀船建造補助金契約があるが、これとてもイギリス海軍がシタルニヤ號・モレタニヤ號に特に要求した船内武裝施設に對する補償金に關するものでしかなかつた。従つて、これは通常の意味の海運補助金ではなかつた。海運補助金は「七つの海」を自由に航行する自由貿易主義のイギリス的方式に相反したものである。事實、當時のイギリスが高く、翳した海洋自由の原則は極めて現實的徹底的であり、正に世界を風靡したのである。かの古典的海運補助國と謂はれるフランスさへもイギリスに誘はれて一八七〇年代には海運補助金なき唯一の例外の時期をつくつたのであり、ドイツにしても、ビスマルクが植民政策への大轉換を敢行するまでと言ふものは、イギリス的方式に盲從して海運保護政策を排斥したのであつた。イギリスの海洋自由主義に相當對抗した國として僅にアメリカ合衆國があつたが、南北戦争後完全に「海から陸への轉換」を遂げて海運を捨て、顧みなかつた合衆國はイギリスにとつては物の數でなかつた。要するに、航海條例を廢棄してから第一次世界大戦勃發までのイギリスは徹底した海洋自由政策を維持したのであつて、獎勵金政策・補助金政策・外國船排除政策・等々を固有の海運政策内容と考へる通念に従へば、確にこの時代のイギリスは海運政策を缺如してゐたと言ふことが出来る。では、何がイギリスをしてこのやうに海運政策の缺如を可能にしたのであらうか。

一般的には、資本主義經濟が上昇期にあつたことが舉げられなくてはならぬ。周期的間歇的には何回も經濟恐

慌とそれにつづく停滯が襲來したが、いづれも間もなく平靜に恢復して、世界貿易は趨勢的に増大の一路を辿つた。しかも、幸なことに、世界貿易量の増加率と世界商船腹の増加率とは略々同一を示して、<sup>1)</sup> 其後の海運人が痛く頭を悩ましたやうな船腹過剰の問題はこの當時殆んど考へられなかつた。重大な問題はすべて一八六〇年代後期から姿を現した定期船主同盟でもつて解決が出來た。そして、國際的獨占市場組織たる海運同盟自體至極平靜に處理されて行つた。

資本主義經濟が上昇期にあつたこと、ひとりイギリスだけではなく、他の諸國とても同様であつた。しかるに海洋自由の大旗をかざして國際航域を自由に航行したのはイギリス商船だけであつた。これは、言ふまでもなくイギリス産業資本體制の先進性と太陽没するところなき廣大な植民地陣容とに依るものである。従つて、このことから、海洋自由こそは、ひとりイギリス國民經濟にとつて好都合の原則ではあつても、決してイギリス自らが邁ふが如くにそれ自體一般的國際的眞理ではなかつた。勿論、これをもつて「海運政策の缺如」と見ることは出來なかつた。イギリス一國の利益のために唱へられるそれを極めて積極的な海運政策であつた。

かうした自由主義を基調とする海運政策が世界大戰に入つてイギリスを非常な混亂に陥れたこと言ふまでもないが、しかも、第一次世界大戰はイギリスにとつて單なる一時的混亂に終らなかつた。大戰後のイギリス海運政策は大戰前のそれが全く經驗しなかつた二つの脅威に曝された。

その脅威の一つは、小海運國に於ける國民主義（自國船主義）であつた。ヴェルサイユ條約の規定した民族自決主義は多數の弱小國家を民族的自覺に導き、彼等をして自國に於ける外國權益の意味を考へしめた。かくて、これらの或るものは海運國營に依り、他のものは海運補助金制・沿岸航行禁止制・外國船差別制・等に依つて、外

1) Institut für Konjunkturforschung, Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, 1940, S. 5 ff.

國船の來航又は周航を制限しようとした。ところで、かうした運動(謂はゆる新重商主義運動)のために最も大きな打撃を受けたのは、言ふまでもなく、イギリス海運であつた。「七つの海」即ち第三國間航域の就航割合の最も大きなイギリス商船であつた。従つて、第一次世界大戰後イギリス海運に脅威を與へた國々としては、大戰中並びに大戰直後に於ける大量急造船をもつてイギリスに肉迫する噸數を擁したアメリカ合衆國、大戰中に中立貿易の利益を擅に享受した日本・北歐諸國のほかに、中南米諸國・支那・等の新興海運國があつた。これらの國々に於ける海運保護政策は大戦前とは比較にならぬ脅威をイギリスに與へた。

かくては、大戰前よりの海洋自由政策をとりつづけたイギリスとしても、何等かの手段をこれに對し採らざるを得なくなり、既に早くも、一九二一年に貿易助成法、一九二二年に北アイルランド政府貸付保證法を制定し、更に一九二三年のイギリス帝國經濟會議に於いて海運宣言を爲すに至つたのである。併し、固より、これらはイギリスにとつては單なる應急措置又はゼスチュアにとどまつた。イギリス海運政策を本質的轉換に導いたものは第二の脅威即ち世界恐慌であつた。

既に述べた如く、「船腹過剩」が持續的事象として世界海運市場に現はれたのは第一次世界大戰以後のことである。世界大戰の結果却つて増大した世界商船腹が世界貿易量の萎縮に對して持續的不均衡を示したからである。併し、大戰直後にはなほ處理が比較的容易であつた。世界貿易量の減退が單に戰後經濟の調整に基因してゐたからである。従つて、船腹と貿易量との不均衡は大戰直後には必ずしも持續的本質的のものと言ふことを得なかつた。これはドイツ海運の復興が示したやうに、企業組織の高麗資本化(ハバーク・ロイド・ウィオンを想へ)でもつて何とか對處することが出來た。けれども、時の経過と共に世界經濟一般がとつた持續的構造變動は遂に世界恐慌となり、今や世界貿易量と世界商船腹との不均衡は決定的に重大なものとなつた。



ここに於いて、他國に先んじて金本位制を停止したイギリスは、それまでイギリスが絶大な勢力を示した多數の國際的海運同盟に於いて、他の幾つかの加盟國から磅價下落に對する割増賃率を強要せられる破目に立到つた。併し、イギリス海運が鼎の輕重を問はれたのは、圓爲替の低落に乗じて躍進した日本海運のために餘儀なくされた東洋航域に於けるイギリス商船の後退、一九三三年以來屢々開催された國際的海運會議に於けるイギリス代表意見の慘敗、等々であつた。要するに、オッタワ會議を境として世界經濟は從來のイギリス的方式とは凡そ縁遠いブロック經濟的動向を示すに至り、「七つの海」は幾つかのブロックに分たれることに依つて、これまでの如くもはや「一つの海」としてイギリス海運政策に奉仕しなくなつたのである。かくて、止むなく制定せられたのが「一九三五年イギリス海運補助法」であつて、イギリス海運政策はこれを轉機として第十九世紀中葉以後の海洋自由主義に訣別を告げたのである。

もつとも、この海運補助法はその補助金支給方法が語つてゐるやうに、一時的な海運不況對策として制定されたのであつて、この法律をもつてイギリス海運政策の完全な轉換と言ふことを得ない。併し、この海運補助金制度は本來一時的措置でありつゝその後引續き實施せられて居り、一九三九年にはより本格的持續的海運補助法の成立にまで及んでゐるのである。第二次世界大戰の勃發はこの一九三九年海運補助法の實施を阻んだとは言へ、これに依つて、イギリス海運政策は、オッタワ會議以後一九三五年海運補助法を経て、澁々ながらも一時的な不況對策から次第により本質的轉換を辿り、第二次世界大戰勃發直前には相當本格的な補助金體制に入ることが出来たのであつて、従前のイギリス海運政策からすれば全く隔世の感があると言はなくてはならぬ。しかも、この場合に注目すべきは、一九三九年海運補助法が單なる國民經濟的政策としてでなく、國防目的を相當に重要視してゐたことである。例へば、同法の規定した「非常時用豫備商船隊創設」は單なる船腹調節手段といふよりも寧ろヨ―

ロッパ大陸の風雲なるに備へて戦時船腹を確保せんとするにあつた。この意味に於いて、同じく世界大戦であり乍ら第二次世界大戦を迎えたイギリス海運政策體制は第一次世界大戦當時のそれとは本質的に異なる大きな發展を遂げてゐるわけである。

## 五 イギリス海運政策の弾力性

海運の世界史的發展に關する考察は從來イギリスを中心に行はれて來た。例へば、名著と謂はれるフェールの「世界海運小史」の如き、これである。イギリス海運の世界的优势よりすれば、これにも一理ないわけではない。ところが、海運政策に關しても、人々は屢々イギリス海運政策をもつて即ち世界一般の海運政策動向なるかの如く考へる。例へば、海洋自由の原則はイギリス海運政策の根本理念であると同時に世界一般に共通し妥當する原則としてこれを受取るのである。併し、これは無批判なインプリシットな受取り方でなければ海洋自由の「自由」が何かヒュウニズムにでも通ずるかの如き謬見に陥つてゐるものである。海洋自由の原則はイギリスに於いても近々百年足らずの歴史を有してゐるに過ぎないばかりか、極く最近になつてイギリス自身これを捨て去つたところのものであり、「七つの海」を支配し得た限りのイギリスに通用した原則たるに過ぎない。

イギリス海運政策史上最も重要な意義を有する航海條例の思想にしても、イギリスより先進國であつたスペイン王國が既に採用してゐた海上統制 (*Casa de la Contratacion*) の援用であつて、従つてイギリス固有の思想でないと同時に、既にイギリス自身今日より約百年以前に棄てた思想である。しかも、それがイギリスに依つて強行された約二世紀間と雖も、決して世界一般に共通する政策理念ではなかつた。

かうして見ると、イギリス海運の久しきに亘る世界的優位をもつてしても、我々はその海運政策の一般的妥當

- 1) Fayle, C. E., A Short History of the World's Shipping Industry, London 1933.
- 1) Beer, A., Allgemeine Geschichte des Welthandels, I. S. 142. : 本位田祥男 經濟史研究、昭和12年、374—5頁

性を見出すことは出来ない。それが一般的妥當性を有するとは、ただイギリス側の立場から主張されるに過ぎない。海運政策は苟も政策である限り必ず何等かの歴史的主体性を有する筈である。時としてイギリス流の海運政策が國際的共通性を有ち得たことがあつたとしても（例へば第十九世紀後半の一時期）、これは他の國々がイギリスの國際政治力に抑されて餘儀なくされた一時のことに過ぎない。一九三三年世界經濟會議第三甲號分科委員會に於いてイギリス代表が海運補助政策の撤廢を提議したとき、アメリカ合衆國代表は海運政策が當該國にとつて有つ歴史的特殊性を強調して、これを一蹴した。

海運の活動領域が國際的である限り、世界海運に絶大なる勢力を有するイギリスの海運政策が他の國々の政策に全然關係するところがないとは言へない。併し、イギリス海運政策に没入してこれにただ倣ふのとイギリス海政運策に關聯したはこれに對立して自主的に政策するのとは異なる。イギリスは前世紀中葉に航海條例を廢棄すると共に數世紀の歴史を有する沿岸航行禁止制度をも撤廢したが、アメリカ合衆國・ドイツ・フランス・日本・等々は、若干の例外的時期を除いて、今日まで沿岸航行禁止制を維持してゐる。海運補助金制度とても同様である。

しからば、イギリス海運政策として國有のものは何ぞや。航海條例の思想も海洋自由の原則も歴史的なものでこそあれ、イギリス海運政策史を一貫する理念と言ふことを得ない。軍事・貿易・植民・等々の政策の發展に即應して——否、或る場合はこれを助成又は促進するために——イギリス海運政策理念は何回も變轉し發展した。

従つて、我々はそこに特にイギリス的な變らざる内容といふものを見出すことを得ない。併し、もし政策内容でなく政策の仕方について語ることが許されるとすれば、「弾力性」をばイギリス海運政策の重要な性格と言ふことが出来る。

イギリス海運政策は現在まで三つの段階を通して發展したが、これがためには三つの大きな危機を超えねばな

らなかつた。ところで、この危機超克の過程を見るに、初めは出来るだけこれを回避し現狀を維持すべく有らゆる手段を盡すが、轉換止むを得ずと見るや、危機のただ中に於いてこれを敢行し、その後は徹底的にこれを固執するのである。劇期的なクロムエル航海條例に先立つてはエリザベス朝の永い遠巡があつた。併し、その煮え切らない躊躇は近世イギリス海運政策に彈力性を附與すると同時に、よく、クロムエル航海條例までの準備階段としての役割を果すことが出来た。前世紀中葉に於ける航海條例の廢棄にしても、それに至るまでには穀物條例を巡つての「保護政策か自由政策か」の激しい論争に相當永い年月を経過しなくてはならなかつた。世界恐慌後の政策轉換は世界海運の王座を占めるイギリスとしては見苦しいまでに現狀に戀々たる執着振りを演じた。諸外國の海運政策を自分の方式に誘引すべく國際會議を何回も開催しその都度醜態を曝した。

併し、躊躇遠巡も或る程度を過ぎると、イギリスは寧ろ敢然として危機の眞唯中に政策の轉換を行ふ。クロムエルの航海條例は遂に優勢を誇るオランダ海運に抗して發令された。前世紀に於ける航海條例との袂別も新進氣鋭の侮るべからざるアメリカ海運を向ふに廻して冒險的に行はれた。最近に於ける海洋自由主義からの轉換も止むを得ざるとは言へ、世界恐慌後のイギリス海運頽勢の中に爲された。固より、この三つのうち後二者は危機性に於いて到底前一者の如くではない。併し、二つとも確にイギリス海運の不勢に於いて行はれたのである。しかるに、ひとたび政策の轉換を行ふや、實に徹底的であつて、目的達成のためには横着にも相手構はず、自分の方式が一般的眞理なるかの如くこれを押しつけるのである。航海條例のためにアメリカ・東印度等の植民地は永い間帝國主義的榨取に苦しめられ、海洋自由主義のために弱小諸國は永く自國海運擡頭の機會を奪はれた。かうした政策態度、これこそ、イギリス海運政策に特徴的であつて、アングロサクソン一流の優越感と老獪さと粘着力とに由來するものと言ふことが出来る。